Edité en Mars 2011 + détails revus le 18 mai 2011
(remplace le document de mars 2007)

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

	Ref.		OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
I		**Documentation et marquage**			
1	Dir. 2006/42	* La déclaration CE de conformité est-elle bien datée, signée, par le fabricant ?			La date doit être postérieure au 29-12-2009, date limite de mise en œuvre de la Dir 2006/42 transposée dans le Code du Travail,
		* La procédure adoptée par le fabricant pour l'évaluation de la conformité CE est-elle explicitée ?			La recommandation de la FNADE est de privilégier autant que possible l'examen "CE de type" par un organisme notifié.
		* La déclaration CE mentionne-t-elle tous les points suivants : Raison sociale, Adresse complète du fabricant ou de son mandataire, ainsi que le nom et l'adresse de la personne établie dans la Communauté et autorisée à constituer le dossier technique, en particulier en cas d'intégration d'une quasi-machine (LC) fournie par un autre fabricant ?			Pour information - Documents que le fabricant de quasi machine (dont les LC adaptables) a l'obligation de produire - en langue française : Notice d'assemblage, déclaration d'incorporation, etc....
		* Designation et identification de la machine, et au minimum le type et n°de série de la benne ?			Idéalement, une référence au mois/année de fabrication
		* Designation et identification de(s) quasi-machine(s) éventuellement associée(s), et notamment leur type précis et le n°de série et le mois de fabrication ?			Lève-conteneurs en priorité, et/ou autres quasi-machines : Grue, aspirateur, potence de levage,…
		* la signature de l'assembleur final ou intégrateur (cas où la benne et le LC n'ont pas le même fabricant) ?			Applicable dans des cas ou l'utilisateur final, un réparateur ou un constructeur de lève-conteneurs assure l'incorporation et la mise sur le marché.
		* Le nom et la signature de la personne avec mention qu'elle a reçu pouvoir pour rédiger cette déclaration au nom du (des) fabricant(s) ou de son(leurs) mandataire(s)			
		* la référence à la directive Machines n°2006/42/C E ?			La notice du constructeur doit bien inclure des informations relatives aux vibrations et au bruit.
		* Coordonnées explicites (nom, adresse et n°d'iden tification) de l'organisme notifié ayant procédé à l'examen **CE de type** de l'ensemble constitué (benne + LC, montés sur un châssis porteur)			Seulement pour les BCD relevant de l'annexe IV de la directive 2006/42 CE (à chargement manuel possible)
		* le n°et la date de **l'attestation** d'examen de conformité "CE de type" établie par l'organisme notifié ?			La date doit être postérieure au 29-12-2009, date limite de mise en œuvre de la Dir 2006/42 transposée dans le Code du Travail,
		* Dans le cas où la BCD a fait l'objet d'une évaluation de conformité dite "CE de type", le fabricant de la BCD a-t-il informé l'organisme notifié du montage du lève-conteneur précisément installé ?			Les documents justificatifs fournis doivent citer les désignations explicites des divers matériels fournis et intégrés,
		* **A défaut** de "CE de Type", référence à la norme NF EN 1501-1:1998 + A1:2004 + A2:2010			Norme dite harmonisée valant présomption de conformité CE.
		* Lit-on la référence à la directive Emissions sonores n°2000/14/CE ?			Marquage obligatoire de l'émission à l'environnement
2	Dir. 2006/42	* L'identification de la Benne et du LC (type et n°) est-elle identique entre : celle de la(des) plaq ues de(s) matériel(s); celle(s) portée(s) sur la déclaration CE de conformité; et les deux confirmées par la réalité observée par un examen visuel général ?			
3	Dir. 2006/42	* Un marquage CE de conformité de la machine est-il présent sur le véhicule ?			
4	Dir. 2006/42	* La plaque constructeur de la benne de collecte d'une part, et du lève-conteneur d'autre part le cas échéant, comportent-t-elle la raison sociale et l'adresse complète du fabricant, la désignation de son type, de son n°de série, et de l'année de construction ?			
5	6.3.1 + H96-112	* Y a-t-il une indication de la charge maximale du LC, et ce éventuellement selon le type de conteneurs à détecter automatiquement (maxi 150 kg pour les bacs à 2 roues; 350 kg pour les bacs à 4 roues) ?			Eventuel distinguo d'utilisation sécurisée du LC en simple chaise (bacs 4 roues ou 2) ou en double chaise (2 roues seuls)

Edité en Mars 2011 + détails revus le 18 mai 2011
(remplace le document de mars 2007)

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

	Ref.		OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
6	Dir. 2000/14	* Un marquage (plaque ou autre inaltérable) de conformité "CE - Emissions sonores" est-il présent, indiquant le niveau de puissance acoustique maximum garanti ? (en général déterminé suivant la procédure du maximum garanti sauf s'il est établi sur la base de mesures réelles de la production)			Niveau de puissance acoustique du bruit aérien émis conformément à la NF EN 1504-4 : 2007 ; à compléter éventuellement par des mesures relatives au bruit au poste de travail (pression acoustique maxi selon le C.T.)
7	Code de la route	* Le certificat de carrossage est-il présent ? (en rapport avec l'ensemble du véhicule, fixant le PTAC global et la répartition par essieu, et étayé par des tickets de pesée à vide.)			Il est conseillé de vérifier avant utilisation : le poids à vide, global et par essieu(x); et dès les premières collectes, la répartition à pleine charge afin de vérifier le calcul théorique du certificat, et identifier ainsi éventuellement les anomalies possibles de surcharge arrière et/ou de délestage avant.
8	Code de la Route	* Le cas échéant, la copie de la qualification UTAC de carrossier agréé (art. 323-25 du C.R.) ainsi que sa date de validité			Nouvelle procédure en vigueur sur option depuis 2009 ; sinon réceptions par R.T.I. (réception à titre isolé)
9	Dir. 2006/42	Les documents suivants sont-ils présents et rédigés en français :			
		* le manuel d'utilisation opérateur (Notice d'instructions sous format papier obligatoire) ?			L'article R, 4323-1 du code du travail relatif à l'information des travailleurs, fait référence à cette notice du fabricant
		* le manuel de maintenance comprenant les schémas électrique, hydraulique et pneumatique ?			
		* le manuel de pièces de rechange ?			
10	Dir. 2006/42	* Les manuels fournis correspondent-ils précisément aux modèle, type et version de benne et de LC ?			
11	Dir. 2006/42	* Ces manuels intègrent-ils une partie spécifique sur la santé et la sécurité, notamment les risques pour les opérateurs en utilisation, et ce incluant les situations anormales ou mauvais usages prévisibles ?			
12	Code de la route	* La carte grise définitive est-elle à disposition, avec un contrôle technique valide			Les cartes grises en WW, de garage ou de convoyeurs ne sont pas autorisées en exploitation,
13	Code de la route	* Le PTAC et la Charge utile maximum possible sont-ils marqués sur le côté du P.L. et cohérents avec la carte grise définitive ?			

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

	Ref.		OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
II		**SECURITE CHASSIS / CABINE / POSTE DE CONDUITE**			
II.A		**Sécurité Châssis : PRESCRIPTIONS liées à sa DEFINITION**			
1	R 437	* Y a-t-il cohérence du véhicule avec les préférences éventuellement exprimées du donneur d'ordre afin de privilégier la sécurité de l'équipe de collecte (gabarit, cabine basse, hauteur de chargement,…)			Implication du donneur d'ordre dans quelques points essentiels relatifs aux définitions - véhicules; en général liées aux voiries.
2	R 437	* La cabine est-elle à emmarchement bas afin de faciliter les montées / descentes du personnel ?			Hauteur du 1er échelon à 40 cm environ maximum et la présence d'une porte "autobus" ou une poignée coté droit du PL
3	R 437	* Le véhicule, le châssis, est-il équipé d'un indicateur de surcharge ?			Privilégier dans le meilleur délai un dispositif de pesée globale et par essieu, la surcharge arrière étant fréquente avant le PTAC.
4	R 437	* La boîte de vitesses est-elle automatique ou au minimum automatisée ?			
5	R 437	* Les sièges favorisent-ils la prévention des troubles dorsolombaires ?			Au minimum celui du conducteur à suspension pneumatique
6	R 437	* La cabine est-elle munie d'une climatisation ?			Notamment en régions méridionales ou DOM-COM
7	R 437	* Les rétroviseurs sont-ils dégivrants et à réglage électrique, et en nombre suffisant pour permettre une visualisation de tous les axes par tous les temps			
8	R 437	* Y a-t-il des coffres permettant le rangement des équipements de protection individuelle (EPI) et autres effets personnels.			
II.B		**Sécurité Châssis : PRESCRIPTIONS liées au CHASSIS-PORTEUR**			
1	Code de la route	* Les rétroviseurs gauche et droit permettent-ils de voir les roues avant (rétroviseurs doubles), et le rétroviseur côté passager est-il conforme ?			Arrêté du 10 avril 2008 de mise en œuvre de la Directive Européenne
2	Code de la route	* L'antéviseur est-il présent et permet-il de voir toute la partie avant du véhicule ?			Rétroviseurs grand-angle (classe IV) et d'accostage (classe V).
3	Dir. 2006/42	* L'accès à l'avant du caisson par l'espace entre cabine et caisson est-il impossible depuis le sol ? (risques liés aux éléments mobiles du système de compaction et de vidage : éjecteur, vérins)			Par exemple, par des barres fixes soudées ou boulonnées.
4	Dir. 2006/42	* La prise de mouvement ou autre partie rotative est-elle protégée sur toute sa longueur afin de supprimer le danger pour les opérateurs ?			En alternative au capotage, l'inaccessibilité peut être constatée s'il y a 850 mm minimum depuis l'accès latéral du véhicule.
5	6.12.2 (NF EN)	* Le tuyau d'échappement est-il vertical et conduit-il les gaz au bord supérieur de la BOM ?			
6	6.12.2 (NF EN)	* Le tuyau d'échappement et le silencieux sont-ils protégés pour prévenir les risques de brûlure, sur toute la longueur accessible aux opérateurs et ce jusqu'à une hauteur de 2,5 m minimum ?			En alternative au capotage, l'inaccessibilité peut être constatée s'il y a 850 mm minimum depuis l'accès latéral du véhicule.
7	Code de la route	* L'extincteur de 6 kg aisément accessible à l'extérieur, est-il présent (cas général du PTAC > 7,5 T) ? (en dessous de 7,5t de PTAC, seul est obligatoire un extincteur de 2 kg en cabine)			Arrêté du 2/3/1995 ; L'extincteur cabine en plus est une option conseillée sur les PTAC > 7,5t vu les risques de vol des 6kg.
8	Code de la route	* Les dispositifs anti-encastrement avant et arrière sont-ils présents ?			Circulaires DSCR du 10 octobre 2002 et Note DSCR du 3 octobre 2008

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

	Ref.		OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
9	C.R. & Note DSCR 33978	* Un dispositif anti-encastrement arrière spécifique est-t-il présent si nécessaire ?			Arrêté du 19 décembre 1958 : Les B.O.M. sont des véhicules de voirie qui peuvent ne pas être conformes à la directive 70/221/CE lorsque des outillages sont en face arrière
10	Code de la route	Si un dispositif anti-encastrement arrière est nécessaire, sa position et son dimensionnement sont-ils conformes ? (à évaluer avec la BCD en mode roulage-transport haut-le-pied) * Distance de 800 mm maxi par rapport à l'extrémité arrière (marchepieds et barrières repliés) * Distance de 550 mm maxi par rapport au sol (Lève-conteneur en position haute de garde au sol) * Hauteur de 100 mm mini de la barre anti-encastrement			DSCR : Circulaire 2002-60 du 10 octobre 2002, renvoyant à l'article 5-2 de la directive 70/221/CEE modifiée. Note n°33978 du 3 octobre 2008, prenant en compte l a fonction anti-encastrement des éléments mobiles du LC.
11	Note DSCR 33978	* L'angle de vision intérieur des feux arrière est-il de 20° minimum, (sont concernés les feux de sign alisation bas et si possible leurs doublages en hauteur prévus par la norme)			cf. Note DSCR n°33978 du 3 octobre 2008.
12	Code de la route	Les protections latérales en partie basse du châssis, dites pare-cyclistes, sont-elles présentes, et à bouts arrondis selon la réglementation (*de protection des piétons et autres usagers vulnérables)* ?			Idéalement continues avec les organes du châssis afin d'éviter toute prise ou accrochage lors d'un acident
II.C		**Sécurité Cabine et Poste de conduite : PRESCRIPTIONS liées à l'EQUIPEMENT (B.O.M.)**			
1	Code de la Route	* L'implantation des équipements éventuellement rapportés obstrue-t-elle le champ visuel du conducteur et est-elle ergonomique ? (moniteur de contrôle, système de visualisation, indicateur de surcharge,..)			Premier examen visuel et essais en situation par le conducteur principal du PL et par son suppléant(s)
2	Dir. 2006/42	* L'arrêt d'urgence en cabine est-il présent, de coloris rouge, et facilement accessible ?			Bouton rouge impérativement, et sur fond jaune si possible ou avec collerette jaune.
3	6.7.3.2 (NF EN)	* Dès lors qu'il est activé, déclenche-t-il un signal acoustique en cabine ?			
4	6.7.3.1 (NF EN)	* Dès lors qu'il est activé, arrête-t-il immédiatement le système de compression, l'éjecteur et le(s) LC ?			Immédiatement s'entend à l'instant précis, à tout moment du ou des cycles, sans que celui (ceux)-ci ne puisse(nt) se terminer.
5	6.6.4.3 (NF EN)	* La commande supplémentaire d'inhibition en cas d'urgence extrême en circulation, est-elle présente ?			Cette commande permet d'effectuer une marche arrière et de dépasser les 30 km/h malgré une présence sur marchepied : son utilisation est donc normalement très exceptionnelle.
6	6.5.4 (NF EN)	* La commande d'inhibition d'urgence est-elle d'une autre couleur que l'arrêt d'urgence ?			Dans une situation d'urgence, un coloris identique peut prêter à confusion et retarder la mise en œuvre de la sécurité.
7	6.6.4.3 (NF EN)	* Dès lors qu'elle est activée, peut-on effectivement réaliser une marche arrière et rouler à plus de 30 km/h avec un (les) marchepied(s) occupé(s) ?			Toute utilisation abusive et dangereuse de cette commande très dangereuse pour le(s) rippeur(s), doit par ailleurs être interdite par des consignes et sanctions claires.
8	6.6.4.3.2 (NF EN)	* Dès lors qu'elle est activée, déclenche-t-elle un signal et une **temporisation de 5 mn** pendant laquelle **aucune** fonction de l'équipement (levage / compactage / vidage …) ne peut-être utilisée ?			Toute interprétation abusive de cette temporisation, comme par exemple de reporter les 5 mn à un temps d'attente, doit être interdite par des consignes et sanctions claires.
9	6.6.4.3.5 (NF EN)	* Le système de télévision en circuit fermé (avec moniteur en cabine et caméra à l'arrière) se met-il automatiquement en marche lorsque le contact du moteur est mis ?			
10	6.6.4.3.5 (NF EN)	* La mise hors service du système de télévision en circuit fermé est-elle alors impossible?			(tant que le contact châssis est mis)

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

	Ref.		OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
11	6.6.4.3.5 (NF EN)	* Quand il n'est pas possible d'observer la présence d'une (de) personne(s) sur le(s) marchepieds par le système de télévision en circuit fermé, alors une indication que le (les) marchepied(s) est (sont) occupé(s) est-elle fournie en cabine ? (et ce dès que le contact moteur)			Texte de la norme selon l'amendement A1 : Il n'est pas obligatoire d'avoir un signalement de présence par marchepied; S'assurer néanmoins que chacun des marchepieds fournit séparément l'indication en cabine.
12	6.7.4.1 (NF EN)	* Le signal acoustique en cabine activé par le(s) bouton(s) d'appel situé(s) à l'arrière fonctionne-t-il ?			Dispositif de communication ripeur (sonnette)
13	6.2.3 (NF EN)	* Le signal acoustique en cabine, déclenché suite au déverrouillage de la porte arrière, fonctionne-t-il ?			Sans interruption, incluant au roulage, et y compris si tentative de déverrouillage de la porte arrière en mouvement
14	6.5.1 (NF EN)	* Les tests de fonctionnement de l'ensemble des commandes du pupitre en cabine sont-ils satisfaisants?			
15	6.9.2 (NF EN)	* L'ouverture de l'éventuelle porte de visite à l'avant latéral du caisson et/ou de l'éjecteur provoque-t-elle immédiatement l'arrêt de l'équipement ?			
16	Code du Travail	* L'accès à la trappe de visite est-il sécurisé, afin d'éviter les risques de chute (si pas d'escabeau)?			Ex : 3 échelons, dont le 1er accessible du sol, assez dégagés pour les pieds, antidérapants, poignées, 3 points d'appui …
II.D		**Sécurité Cabine et Poste de conduite : PRESCRIPTIONS liées à son UTILISATION**			
1	R 437	* Le véhicule est-il équipé d'un moyen de communication permettant au conducteur de rester en liaison avec son centre d'exploitation ? (Radio, GSM, CB, ….)			Les moyens de communication ne sont pas forcément solidaires du véhicule, mais peuvent être liés au conducteur,
2	R 437	* La trousse de premier secours en cabine est-elle présente, complète et avec produits non périmés ?			Prévoir un contrôle de contenu lors de chaque VGP sur la base de la liste pré-établie des produits constitutifs,
3	R 437	* Présence d'un aide-mémoire aux points de contrôle réguliers : Etat général, indicateur de charge, état des pneumatiques, organes de commande, détection des fuites éventuelles hydrauliques et des niveaux d'huile et d'eau, signalisation lumineuse et avertisseurs, dispositifs de sécurité (barrière immatérielle et /ou garde-corps matériels, arrêt(s) d'urgence, détecteurs de présence sur le marchepied et avertissements associés,…			Voir les procédures organisationnelles selon les personnes qui vérifient le matériel avant prise de poste chaque jour et/ou chaque semaine.
4	R 437	* Présence à bord d'un carnet d'entretien du véhicule ? (ou assimilé permettant de garantir : le suivi et le contrôle sécurité régulier des équipements, le maintien en état de conformité, les vérifications périodiques,…)			Pour mémoire, la Visite Générale Périodique (VGP) est trimestrielle sur ce type de matériels, et doit inclure l'inspection du lève-conteneurs
5	R 437	* Présence d'un registre d'observations			Voir les procédures organisationnelles locales

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

	Ref.		OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
III		**Sécurité TREMIE - Système de compression**			
1	Dir. 2006/42	* La compression est-elle impossible en roulant ? *(sauf exception de chargement trémie haute inaccessible par le ripeur)*			Les diverses configurations de trémies sont traitées ci-dessous.
2	6.5.4 et 6.7.3.4 (NF EN)	* Le bouton poussoir **jaune** de dégagement fonctionne-t-il à tout moment dès l'équipement en marche, y compris après actionnement de l'un des arrêts d'urgence, et ce quel que soit le mode de compression ?			Toute utilisation abusive de cette commande, afin par exemple d'augmenter le tassement ou de récupérer des objets, génère des risques et doit être interdite et sanctionnée clairement.
III.A		**Par trémie ou rehausse de trémie fixe**			
1	6.1.2.2 (NF EN)	* La hauteur du bord de trémie est-elle à plus de 1400 mm au dessus de la position des pieds de l'opérateur ET la distance entre le bord de trémie et la pelle en mouvement est-elle supérieure à 850 mm?			Nota 1 : On considère la position des pieds sur le marchepied. Nota 2 : On ne considère que les diverses positions de la pelle sur les derniers 500 mm de sa course avant le point de pincement minimum avec la trémie.
2	6.1.2.2 (NF EN)	* En cas de non respect des distances ci-dessus, le tableau 2 de l'EN 294 est-il respecté ?			Abaques des 2 valeurs associées minimum - Tolérance 10 mm maximum . Demander les justificatifs au fabricant-fournisseur.
III.B		**Par rehausse de trémie rabattable**			
1	6.1.2.2 (NF EN)	* La hauteur du bord supérieur de la rehausse de trémie en position haute est-elle supérieure à 1400 mm de la position des pieds de l'opérateur (sol ou marchepied le cas échéant) et la distance entre ce bord de la rehausse et la pelle en mouvement est-elle supérieure à 850 mm ? (Considérer les deux positions possibles de l'opérateur : au sol ou sur marchepied)			NB : L'évaluation opérateur sur le marchepieds implique impérativement que la pelle soit immédiatement stoppée dès détection de présence sur un marchepied; (Tolérances 10 mm : soit 1390 mm et 840 mm minimum)
2	6.1.2.4 (NF EN)	* L'ouverture de la rehausse de trémie provoque-t-elle immédiatement l'arrêt du cycle de compression en modes semi-automatique et automatique? en particulier dans sa phase dangereuse, pelle descendant vers ce bord			Prendre en compte le barrage immatériel complétant parfois la réhausse physique : interrompre le faisceau prudemment,
3	6.1.2.5 (NF EN)	* Le redémarrage automatique du cycle de compression est-il inopérant à la fermeture de la rehausse de trémie ?			Ne doit pouvoir fonctionner qu'en agissant de nouveau sur une commande
III.C		**Par barrage immatériel**			
1	6.1.2.2 (NF EN)	* La hauteur du faisceau de la cellule haute est-elle supérieure à 1400 mm de la position des pieds de l'opérateur (sol ou marchepied le cas échéant) ?			Tolérance 10 mm (1390 mm minimum)
2	Dir. 2006/42	* Est-il impossible de passer la main entre les cellules ou sous la cellule basse, sans déclencher l'arrêt du cycle de compression dans sa phase dangereuse (pelle descendant vers le bord de trémie) ?			La distance entre les cellules et/ou le bord de trémie doit être inférieure à 130 mm
3	6.1.2.4 (NF EN)	* L'occultation ou le franchissement avec la main d'un des faisceaux provoque-t-il l'arrêt immédiat du cycle de compression en modes semi-automatique et automatique (dans sa phase dangereuse, pelle descendant vers ce bord) ?			
4	6.1.2.5 (NF EN)	* Le redémarrage automatique du cycle de compression est-il inopérant au retrait de la main ?			Nouvelle action nécessaire sur une commande
III.D		**Sécurité Trémie : Mode manuel de la compression (appui maintenu)**			
1	4.2.3 (NF EN)	* Le relâchement du bouton poussoir provoque-t-il l'arrêt immédiat du cycle de compression en particulier dans sa phase dangereuse ?			Un levier peut être accepté dans le cadre d'une attestation CE de Type; il doit alors être équipé d'un dispositif de protection et de sécurité équivalent à un bouton affleurant.
2	Dir. 2006/42	* Même en cas d'appui maintenu prolongé, obtient-on l'arrêt de la compression en fin de cycle (1 seul cycle possible / avec obligation de relâcher et de ré-appuyer pour relancer un autre cycle) ?			

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

	Ref.		OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
III.E		**Sécurité Trémie : Mode semi-automatique de la compression**			
1	4.2.2 (NF EN)	* Le cycle de compaction s'arrête-t-il automatiquement avec le bas de la pelle à 500 mm minimum avant le bord de trémie ?			
2	4.2.2 (NF EN)	* Pour que la compaction se poursuive dans la zone dangereuse, doit-on nécessairement agir sur une commande à action maintenue ?			
III.F		**Sécurité Trémie : Mode automatique de la compression**			
1	4.2.1 (NF EN)	* En mode automatique non continu, la compression s'arrête-t-elle effectivement à la fin du nombre prédéterminé de cycles ?			Le nombre de tours peut être d'un seul (usage courant dit cycle 1 tour) dans ce mode de fonctionnement auto à tour complet.
2	4.2.1 (NF EN)	* S'il existe un sélecteur de mode, les exigences pour le(s) autre(s) mode(s) sélectionnable(s), semi-automatique ou manuel, sont-elles respectées ?			
3	4.2.1	* Est-il possible d'arrêter le cycle automatique par une action indépendante (bouton rouge d'arrêt d'urgence) ?			
IV		**Sécurité Marchepied(s)**			
1	6.6.4.2 (NF EN)	* Le(s) marchepied(s), les poignées et le volume opérateur respectent-ils les cotes de la norme ?			Voir figure A.6 de la norme EN 1501-1:1998 + A2 : 2009
2	Code de la route	* les marchepieds dépliés en utilisation ne dépassent-ils pas du gabarit extérieur du véhicule ?			Le(s) marchepied(s) pliables, par ex. de BOM bicompartimentées, ne doivent s'ouvrir que vers l'intérieur,
3	6.6.4.2 (NF EN)	* Les marchepieds sont-ils construits façon caillebotis et antidérapants ?			
4	6.6.4.2 (NF EN)	* Les bords et angles des marchepieds sont-ils arrondis (rayon minimal : 2,5 mm) ?			Ils sont équipés dans la plupart des cas de caoutchouc de protection en plus pour protéger les jambes des rippeurs,
5	6.6.4.3.3(NF EN)	* Si la détection de présence est assurée par le poids, détecte-t-on bien avec 30 kg au maximum ?			Essai en un point quelconque avec moins de 30 kg : faire plusieurs essais de positions et de poids,
6	6.6.4.3.3 (NF EN)	* Si la détection de présence est assurée par la détection de la position dite utilisable du marchepied, est-il strictement impossible d'utiliser une position dite non utilisable?			Ni saillie ni rentrant, y compris sur sa structure porteuse, ni à proximité du marchepied à l'arrière,
7	6.6.4.3 (NF EN)	* La détection de présence selon l'un des 3 modes cités ci-dessus provoque-t-elle l'arrêt immédiat de la compression lors de sa phase dangereuse (Descente chariot/panneau pelle ouverte) pour un système dit ouvert depuis le(s) marchepied(s) ?			Voir § III B) et III C) : moins de 1400 mm = système ouvert,
8	Dir. 2006/42	* Le cycle ne redémarre-t-il pas automatiquement à la désoccultation des cellules, ou à la non-détection par le poids, ou à la mise en position non-utilisable, dans le(s) cas d'un système ouvert ?			Sauf si la barrière immatérielle crée un système fermé depuis le(s) marchepied(s) (plus de 1400m de haut)
9	Dir. 2006/42	* Le démarrage automatique du cycle est-il impossible à la désoccultation des cellules, ou à la non détection par le poids ou à la mise en position non-utilisable, dans le(s) cas d'un système ouvert ?			
10	6.6.4.3.3 et 6.6.4.3.4	* Si la détection de présence est faite par détection de l'occupation du volume, est-elle assurée par au moins deux cellules par marchepied ?			
11	Dir. 2006/42	* Dans le cas de cellules de détection de l'occupation du volume, sont-elles bien positionnées et calibrées de façon à détecter une personne sur toute la profondeur ou la largeur du marchepied ?			N.B. : Les organismes notifiés ont une préférence pour la détection par le poids, plus fiable.
12	6.6.4.3.3 (NF EN)	* Dans le cas de cellules de détection de l'occupation du volume, sont-elles positionnées de façon à détecter une personne en position accroupie ?			La hauteur de la cellule la plus basse doit être inférieure à 1000 mm depuis le marchepied

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

	Ref.		OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
V		**Sécurité pour les lève-conteneurs (LC)**			
V.A		**Sécurité générale pour tous les types de lève-conteneurs**			
1	R 437 et Dir 2009/104	* Le dispositif de maintien des bacs sur le peigne du lève-conteneurs est-il compatible avec le(s) type(s) de collerettes de bacs roulants des diverses collectes à assurer ? ("... le prestataire vérifie l'adéquation entre le véhicule de collecte et les conteneurs;")			Cf normes EN 840 : forme C (Afnor) ou forme A (escalier DIN); normes NF H 96-112; s'assurer concrètement du bon fonctionnement et en sécurité de l'interface bacs / LC, avec des bacs-type chargés ou lestés.
2	6.12.1.1 (NF EN)	* Une garde au sol de 200 mm minimum en conditions de déplacement est-elle garantie (si nécessaire : par remontée automatisée du LC , ou arrêt forcé du véhicule jusqu'à remontée par commande manuelle) ?			La garde au sol à vide conseillée est de 300 mm environ (partie basse du lève-conteneurs incluse)
3	6.3.1 (NF EN)	* Les peignes des LC sont-ils équipés de guides de centrage (dits cornes de guidage) des 2 côtés ?			Sur un LC double chaise, les cornes internes peuvent ne pas être présentes.
4	NF H 96112	* A-t-on défini le(s) conteneur(s) prévu(s) et la(les) charge(s) maximale(s) correspondante(s) par marquage extérieur bien visible, et bien détaillé dans le manuel d'utilisation ?			§ 5.3.3 et 5.4.4 des normes NF H 96112-1/2/3
5	6.3.1 (NF EN)	* Un dispositif empêche-t-il le levage effectif d'une charge supérieure à la charge maximale définie, au-delà d'une hauteur de sécurité (par exemple 400 mm maximum du sol) ?			Il est conseillé de vérifier avec une charge d'essai; Se référer aux normes EN 840 : déchets à densité max 0,4 (= 400 g/litre)
6	6.3.5 (NF EN)	* La durée minimale du cycle complet et la vitesse maximale sont-elles respectées ? (quel que soit le mode - manuel, semi-auto ou automatique)			Bacs 2 roues : 9 secondes / Bacs 4 roues : 14 sec (mesure hors temps alloué au secouage)
7	6.3.4 (NF EN)	* Existe-t-il des dispositifs de protection des zones de cisaillement liées à la montée / descente des LC (barrières, écarteurs protecteurs, ...) ?			Figure B.4 de la norme EN 1501-1:1998
8	6.3.9 (NF EN)	* Les boutons de commande du LC sont-ils placés hors de la zone d'évolution du LC, de ses accessoires, et du conteneur le plus volumineux prévu ?			Ces boutons poussoirs doivent être affleurant afin d'éviter toute manœuvre involontaire; Les leviers ne sont pas conformes à la norme homologuée française NF H 96-112 en vigueur à ce jour.
9	6.3.7 (NF EN)	* Ces boutons sont-ils protégés contre les commandes non intentionnelles ou appuis intempestifs, par exemple par une collerette affleurant ?			Un levier peut néanmoins être accepté dans le cadre d'une attestation CE de Type; il doit alors être équipé d'un dispositif de protection et de sécurité équivalent à un bouton affleurant.
10	Dir 2006/42 CE	* Les positions et fonctionnements des commandes sont-elles logiques et intuitives ? (bouton de montée au dessus de la descente; tirer pour monter et pousser pour descendre,...)			L'objectif est d'éviter toute manœuvre involontaire et de ce fait potentiellement dangereuse,
11	Dir. 2006/42	* Le fonctionnement de l'équipement lève-conteneur est-il impossible en roulant ?			Le châssis doit être équipé spécifiquement d'un signal point mort + freins ou d'une détection de vitesse nulle.
V.B		**Sécurité pour lève-conteneurs manuels**			
1	6.3.8 (NF EN)	* La montée et le basculement dans la trémie de(s) la chaise(s) du LC nécessitent-ils bien un appui maintenu sur un bouton poussoir ou un levier ?			Sauf en cas de préhension assistée en début de cycle, et ce jusqu'à 400 mm maxi sous le bas du bac.
2	6.3.8 (NF EN)	* Le basculement arrière (dérotation) et la descente du LC nécessitent-ils de même un appui maintenu ?			

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

	Ref.		OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
V.C		**Sécurité pour lève-conteneurs semi-automatiques**			
1	6.3.10 (NF EN)	* Le lève-conteneurs est-il équipé de barrières **latérales**, éventuellement rabattables, matérialisant l'espace d'évolution du conteneur en opération ?			Le déploiement éventuel de barrières vers l'arrière n'est toléré qu'en mode collecte; Interdit en mode roulage,
2	Dir. 2006/42	* Le lève-conteneurs est-il équipé de barrières immatérielles ou matérielles, afin de sécuriser l'espace **arrière** d'évolution du conteneur ?			A défaut, veiller à la présence de pictogrammes de danger, et à la formation adéquate des opérateurs,
3	6.3.11 (NF EN)	* Existe-t-il une détection de présence d'un conteneur en appui et ce sur chaque chaise ?			Si LC à simple chaise, 2 capteurs sont nécessaires pour les bacs à 2 roues, un de chaque côté.
4	6.3.1 (NF EN)	* Existe-t-il un dispositif de confirmation du bon accrochage de la collerette du conteneur sur le peigne du LC, et ce sur chaque chaise ?			Si LC à simple chaise, 2 capteurs sont nécessaires pour les bacs à 2 roues, un de chaque côté.
5	6.3.1 (NF EN)	* Existe-t-il un système vérifiant le bon verrouillage du système peigne-pince sur le conteneur de chaque chaise ?			Pour les verrouillages usuels à actionnement indirect non manuel : pneumatique, électrique ou hydraulique.
6	4.4.2 (NF EN)	* Dès lors qu'un conteneur est accroché, un arrêt automatique s'effectue-t-il à 400 mm maximum d'élévation ? (Définition du mode semi-automatique)			Incluant préhension assistée si premier arrêt à moins de 400 mm sous le bac,
7	6.3.11 (NF EN)	* Si la collerette d'un conteneur est mal accrochée au peigne, le cycle de levage du LC s'arrête-t-il à 400 mm maximum du sol ?			Tolérance 50 mm (45 cm maximum sous le bac)
8	4.4.2 (NF EN)	* Dès lors que le début du cycle s'est arrêté normalement à 400 mm maxi, est-il nécessaire de donner une impulsion sur un bouton poussoir pour obtenir la suite du cycle : la montée, le basculement dans la trémie, le basculement arrière et la descente jusqu'au sol ?			Une impulsion ou plus selon certaines options.
9	6.3.12 (NF EN)	* Existe-t-il en plus un mode manuel de montée et descente ?			Souvent nécessaire en exploitation.
10	6.3.12 (NF EN)	* Un appui sur l'un quelconque des boutons poussoirs de commande manuelle interrompt-il immédiatement le mode semi-automatique ?			En mode semi-automatique plus qu'en mode manuel, les boutons poussoirs affleurant sont très préférables aux leviers.
11	Dir. 2006/42	* Le fonctionnement du LC est-il impossible lorsqu'un des marchepieds est occupé, dans le cas où la zone d'évolution du conteneur est accessible depuis le(s) marchepied(s) ?			
V.D		**Sécurité pour lève-conteneurs automatiques**			
1	6.3.10 (NF EN)	* Le lève-conteneurs est-il équipé de barrières **latérales**, éventuellement rabattables, matérialisant l'espace d'évolution du conteneur en opération ?			
2	Dir. 2006/42	* Le lève-conteneurs est-il équipé de barrières immatérielles ou matérielles, afin de sécuriser l'espace **arrière** d'évolution du conteneur ?			A défaut, veiller à la présence de pictogrammes de danger, et à la formation adéquate des opérateurs,
3	6.3.11 (NF EN)	* Existe-t-il une détection de présence conteneur en appui et ce sur chaque chaise ?			Si LC à simple chaise, 2 capteurs sont nécessaires pour les bacs à 2 roues, un de chaque côté.
4	6.3.11 (NF EN)	* Existe-t-il un dispositif de confirmation du bon accrochage de la collerette du conteneur sur le peigne du LC, et ce sur chaque chaise ?			Si LC à simple chaise, 2 capteurs sont nécessaires pour les bacs à 2 roues, un de chaque côté.
5	6.3.1 (NF EN)	"Existe-t-il un système vérifiant le bon verrouillage du système peigne-pince sur le conteneur de chaque chaise ?":			Pour les verrouillages usuels à actionnement indirect non manuel : pneumatique, électrique ou hydraulique.

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

	Ref.		OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
6	6.3.11 (NF EN)	* Si la collerette d'un conteneur est mal accrochée au peigne, le cycle de levage du LC s'arrête-t-il à 400 mm maximum du sol ?			Tolérance 50 mm (soit 45 cm de haut maximum sous le bac)
7	Pratique	* La montée d'un conteneur à 4 roues n'est-elle strictement possible qu'en mode dit 4 roues avec en plus synchronisation précise des chaises? (cycle à vitesse lente de 14 secondes ou plus, en mode 4 roues)			Vérifier la présence et le bon fonctionnement d'un détecteur ad-hoc de conteneur à 4 roues
8	6.3.12 (NF EN)	* Existe-t-il en plus un mode manuel de montée et de descente ?			
9	6.3.12 (NF EN)	* Un appui sur l'un des boutons poussoirs de commande manuelle interrompt-il le mode automatique ?			En mode automatique encore plus qu'en mode semi-auto, les boutons poussoirs affleurant sont préférables aux leviers.
10	NF H 96-112	* L'utilisation de la préhension latérale d'un conteneur par les bras DIN interdit-elle strictement le mode automatique du LC ?			
11	Dir. 2006/42	* Le fonctionnement du LC est-il impossible dès qu'un des marchepieds est occupé, dans le cas où la zone d'évolution est accessible depuis le(s) marchepied(s) ?			
VI		**Sécurité du système hydraulique**			
1	6.4 (NF EN)	* Les flexibles situés dans un rayon de 500 mm du ripeur ou d'une personne proche du véhicule (sur marchepied, à la commande bi-manuelle, ou face au LC) , sont-ils renforcés contre les risques de rupture et munis d'un dispositif anti-fouettement ?			Par exemple une tôle ou un manchon adéquat fixé à chaque extrémité pour arrêter ou dévier le liquide sous pression.
VII		**Sécurité Porte arrière**			
1	6.2.3 (NF EN)	* L'ouverture de la porte arrière déclenche-t-elle un signal acoustique audible par une personne située à l'arrière de la BOM ?			En conditions de bruit ambiant urbaines usuelles, à 5 m mini.
2	6.2.3 (NF EN)	* Le bouton poussoir de déverrouillage et d'ouverture de la porte arrière est-il à action maintenue ?			Mode manuel
3	6.2.4 (NF EN)	* Les cycles de la pelle et du chariot de compression sont-ils impossibles dès le déverrouillage de la porte et ce jusqu'à une hauteur minimum de 2,5 m ?			Un cycle de compaction est toléré pour vider complètement la trémie; hauteur > 2,50 m sinon voir tableau 2 de l'EN 13849.
4	Dir. 2006/42	* Le bouton poussoir de poussée de l'éjecteur vers l'arrière du véhicule nécessite-t-il une action maintenue ?			
5	Dir. 2006/42	* Le bouton poussoir de retrait de l'éjecteur vers l'avant du caisson, nécessite-t-il une action maintenue ?			
6	6.2.3 (NF EN)	* Le bouton poussoir / commande de début de descente de la porte arrière est-il à action maintenue?			La porte ne doit pas pouvoir être fermée complètement en une seule fois, et un espace d'au moins 1000 mm doit subsister entre la porte et le caisson avant l'opération de fermeture finale.
7	6.2.3 (NF EN)	* La fin de fermeture (de 1 m minimum au verrouillage complet) nécessite-t-elle obligatoirement une action maintenue, et ce simultanément sur les deux boutons poussoirs de commande bi-manuelle ?			L'écartement des 2 boutons doit strictement empêcher la possibilité d'utilisation à une seule main
8	6.2.3 (NF EN)	* Les boutons poussoirs de commande bi-manuelle sont-ils positionnés de manière à permettre à l'opérateur de bien vérifier l'absence de toute personne ? (ou d'un objet-dans la zone de fermeture finale de porte)			Donc à proximité immédiate mais sécurisée de la porte arrière.

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

	Ref.		OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
9	6.2.3 (NF EN)	* Ces deux boutons poussoirs sont-ils affleurants ?			
10	Dir. 2006/42	* L'ouverture de la porte arrière est-elle impossible lorsque le véhicule est en mouvement ?			Depuis tout point de commande : cabine ou latéral extérieur
11	Dir. 2006/42	* L'ouverture de la porte arrière par commande depuis le poste avant caisson est-elle impossible lorsqu'il y a un marchepied occupé ?			En cabine, le conducteur doit pouvoir contrôler, par un système de rétrovision approprié, l'ensemble de la zone d'évolution possible d'un agent et pas seulement les marchepieds.
12	Dir. 2006/42	* La vitesse du véhicule est-elle limitée à 6 km/h environ (marche avant ou recul) quand la porte arrière est ouverte ? (Privilégier donc autant que possible les châssis ou dispositifs permettant cette 2ème limitation de vitesse)			Plusieurs risques graves sont causés par la circulation avec porte AR levée malgré l'avertisseur, et ce avant ou après vidage.
13	Dir. 2006/42	* En cas de benne bi-compartimentée à double porte , toutes ces commandes et systèmes de sécurité sont-ils disponibles sur chaque porte ?			
14	6.9.1 (NF EN)	* Deux béquilles sont-elles installées de manière permanente (une de chaque côté de la porte) afin d'empêcher sa fermeture complète accidentelle pendant une procédure d'entretien ?			Deux béquilles au moins pour l'ensemble des deux portes bi-compartimentées
15	Dir. 2006/42	* Leur mise en position de sécurité peut-elle s'effectuer de l'extérieur de la BOM sans que l'opérateur doive introduire une partie quelconque du corps entre la porte et le caisson ?			Le cas échéant, avec l'aide d'un outil approprié afin d'éviter notamment l'usage des mains dans cette zone dangereuse.
VIII		**Sécurité de la fonction déplacement avec marchepied(s) occupé(s)**			
1	6.6.4.3 (NF EN)	* Dès lors qu'un marchepied est occupé, la vitesse du véhicule est-elle techniquement et automatiquement limitée à 30 km/h maximum ?			La limitation coupe l'injection moteur et n'agit pas sur le freinage : les 30 km/h sont donc à contrôler sur terrain plat (petite variation tolérée en descente et du fait de la charge, …)
2	6.6.4.3 (NF EN)	* Dès lors qu'un marchepied est occupé, la marche arrière est-elle impossible ?			L'interdiction de marche arrière doit être réalisée par freinage; sauf dans le seul cas d'un système de freinage non pneumatique, alors par un arrêt immédiat du moteur.
3	6.6.4.3.1 (NF EN)	* La marche arrière devient-elle impossible lorsque le levier de marche arrière est enclenché et qu'ensuite un ripeur monte sur le marchepied ?			A vérifier en particulier sur les BOM équipées d'une boîte de vitesses **mécanique**
4	6.6.4.3.1 (NF EN)	* Le redémarrage en marche arrière est-il impossible lorsque la marche arrière est enclenchée et que le ripeur descend du marchepied ?			Obligation de passer au point mort avant d'effectuer une autre marche arrière (pour arrêt par freinage).
5	6.6.4.3.4 (NF EN)	* Ripeur sur marchepied, les systèmes de sécurité 30 km/h et interdiction de marche arrière sont-ils actifs, quelle que soit la position de l'interrupteur général présent au poste de conduite ?			Vérifier concrètement en "coupant la benne" si la vitesse reste bien limitée à 30 km/h et la marche AR impossible.
6	6.7.9 (NF EN)	* L'enclenchement du levier de marche arrière déclenche-t-il un signal acoustique de recul, lorsque le véhicule est en mode collecte ? (Equipement allumé, dont gyrophare fonctionnel au minimum)			Toléré sur voie publique lorsque la BOM est en situation de travail : cf Note DSCR n°33978 du 3 Oct 2008, et confirmation FA MAD du 15 Oct 2009 (Gyrophares allumés et 30km/h maxi)
7	6.7.9 (NF EN)	* Ce signal acoustique de recul est-il audible des ripeurs pendant les opérations de collecte à l'extérieur?			Selon bruit urbain usuel, à 5 mètres minimum à l'arrière (Conseillé : dispositif asservi au bruit ambiant pour zones résidentielles)
8	6.7.9 (NF EN)	* Est-il impossible de neutraliser volontairement ce signal acoustique ?			Donc idéalement hors d'atteinte des ripeurs, non modifiable avec des outils courants ou tout autre moyen de fortune.

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

	Ref.		OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
IX		**Sécurité des postes de commande : signalisations, informations et avertissements**			
1	6.5 (NF EN)	* Les boutons présents sur les différents pupitres de commande sont-ils signalés à l'aide de pictogrammes compréhensibles ?			Voir tableau 2 de la NF EN 1501-1 :2009 / A compléter par une formation des équipiers.
2	6.7.1 (NF EN)	* A l'exception des boutons d'arrêt d'urgence, tous les boutons poussoirs des organes de manœuvre sont-ils affleurants ?			Les leviers ne sont pas conformes à la norme homologuée française NF H 96-112 en vigueur à ce jour. Un levier peut néanmoins être accepté dans le cadre d'une attestation CE de Type; il doit alors être équipé d'un dispositif de protection et de sécurité équivalent à un bouton affleurant.
3	6.7.3.3 (NF EN)	* Chacun des boutons d'arrêt d'urgence est-il à accrochage ou bi-stables, restant bien en position arrêt lorsque enclenché, et son réarmement nécessite-t-il une action manuelle à l'endroit où il a été initié pour être remis en position initiale ?			Selon l'art. 4.4.4. de la norme NF EN ISO 13850: 2008, en cas de défaillance de l'appareil d'arrêt d'urgence, la génération de l'ordre d'arrêt doit être prioritaire sur la fonction de maintien.
4	6.5.4 (NF EN)	* Tous les boutons d'arrêt d'urgence sont-ils impérativement de coloris rouge ?			Selon l'art. 4.4.5 de la norme NF EN ISO 13850: 2008 : Bouton complété autant que possible d'un fond de couleur jaune derrière l'organe de service, ou muni d'une collerette jaune.
5	Dir. 2006/42	* Dès lors que l'un des arrêts d'urgence est enclenché, tout mouvement de l'équipement (compaction, lève-conteneurs, voire vidage) est-il impossible ?			Sauf l'action sur le bouton jaune de dégagement, pour faire remonter le chariot / pelle de compaction, qui doit rester possible.
6	6.7.3.2 (NF EN)	* Lorsqu'un bouton d'arrêt d'urgence est actionné, un signal acoustique clairement identifiable est-il opérationnel en cabine ?			
7	6.5.4 (NF EN)	* Le(s) bouton(s) poussoir(s) de démarrage du mécanisme de compression sont-ils verts ?			
8	6.5.4	* Le(s) bouton(s) poussoir(s) de dégagement d'urgence sont-ils jaunes ?			
9	6.7.4	* Des boutons poussoirs d'appel vers la cabine (dits "sonnette") sont-ils présents ?			Un de chaque côté du véhicule, à proximité des ripeurs.
10	Dir. 2006/42	* Tous ces boutons ou leviers de commandes, présents sur les boîtiers aux postes de travail ripeur à l'arrière du véhicule, fonctionnent-ils bien ?			
11	NF R 17112-2	* Les boutons poussoirs de commande du lève-conteneurs sont-ils de couleur bleue ?			
12	Dir. 2006/42	* Les informations écrites d'utilisation de l'équipement sont-elles en français et compréhensibles (y compris écran de messages) ?			
13	Code du Travail	* Existe t-il des autocollants d'avertissement pour les autres risques relatifs au lève-conteneurs (cisaillement, heurt, ...) ?			Notamment pour les lève-conteneurs à double chaise, en particulier pour les modes automatiques.

Edité en Mars 2011 + détails revus le 18 mai 2011
(remplace le document de mars 2007)

GUIDE de VERIFICATION à la RECEPTION de BCD (dites B.O.M.) à chargement Arrière NEUVES

	Ref.		OUI	NON	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
X		**Sécurité arrière des opérateurs : pré signalisation visuelle, sonore, et éclairage de travail**			
1	6.8.3.2 (NF EN)	Au moins un gyrophare ou feu à éclats de couleur orange est-il visible à l'arrière de la BOM ?			Les BCD opérant en mode collecte sur la voie publique sont des véhicules dits à progression **lente**, et donc à présignalisation lumineuse orange obligatoire. (d'usage interdit à vitesse normale)
2	6.8.3.2 (NF EN)	La visibilité de la pré signalisation lumineuse est-elle effective dans toutes les directions ? (à 360°)			Maximum possible : 4 feux tournants ou à éclats selon la réglementation des véhicules à progression lente
3	6.8.3.2 (NF EN)	Le ou les gyrophare(s) ou feu à éclats fonctionnent-ils obligatoirement en mode Collecte ? (donc idéalement asservis automatiquement à la benne allumée, sinon présence de consignes écrites visibles du conducteur)			Réponse FAMAD / FNADE à la DSCR du 15 Oct 2009 : mode collecte défini par gyrophare allumé et vitesse inférieure à 30Km/h; Des options d'automatisme asservis à la vitesse d'allumage et d'extinction des feux existent et sont à privilégier dans certains cas.
4	C.R. et note DSCR 33978	* Les feux de signalisation complémentaire et de pré signalisation, y compris à éclats et éventuelles rampes lumineuses ou tri-flash, sont-ils marqués de leur n° d'homologation (règlement R69) et "CE" ?			La signalisation spécifique dite de chantier mobile (triangle AK5 ou tri-flash assimilés) est à apprécier selon l'évaluation des risques professionnels (**personnel** sur la voie publique).
5	Code de la Route	* Le véhicule est-il muni d'un doublage de la signalisation arrière par des feux supplémentaires hauts ?			Ce point est rappelé dans la R 437 - Pour mémoire, au Code de la Route, tout ce qui n'est pas autorisé est interdit. (voir note DSCR)
6	6.8.3.1 (NF EN)	* Les doublements en hauteur des feux arrière de signalisation fonctionnent-ils dans les cas où les feux bas peuvent être occultés par un marchepied ou un ripeur ?			Uniquement doublage haut des feux de position, feux stop et clignotants-indicateurs de changement de direction).
7	6.12.4.2 (NF EN)	Des bandes de signalisation réfléchissantes zébrées blanches et rouges sont-elles présentes à l'avant, à l'arrière et sur les côtés ? (obligatoire pour les véhicules travaillant sur la voie publique)			Arrêté du 16 juillet 1954. Les a*dhésifs de coloris orange et rouge sont également autorisés selon réglementation CE.*
8	Code de la route	Des plaques rétro-réfléchissantes de signalisation arrière de couleur orange / jaune (dites plaques PL) sont-elles présentes à l'arrière et en position conforme ?			Arrêté modificatif du 22 Oct 2004 : règlement 70R01 obligatoire à partir du 1/4/2005. (+ Parc global depuis le 1/4/2006.)
9	6.8.3.2 (NF EN) et note DSCR N°33978	La zone de travail **arrière** est-elle suffisamment éclairée, en phase de travail de collecte, et ce quelle que soit la position du lève-conteneurs ?			Point 1.1.4. de l'annexe 1 de la Dir 2006/42/CE ; projecteur(s) orange ou blanc, à n'allumer qu'en "mode collecte" uniquement.
10		L'éclairage de la zone de travail **latérale droite** est-il suffisant, en cas de collecte nocturne sur voiries obscures.			Particulièrement en secteur rural, envisager un éclairage arrière renforcé et/ou un éclairage latéral supplémentaire, asservis au "mode collecte" selon note DSCR - code de la route.

FIN FIN